



Tribunal de l'aviation civile du Canada

Budget des dépenses
2002-2003

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont déposés au printemps, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.
- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2002

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la
poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943
Site Internet : <http://publications.tpsgc.gc.ca>

No. de catalogue BT31-2/2003-III-78

ISBN 0-660-61845-1

Tribunal de l'aviation civile

Budget des dépenses 2002–2003

Un rapport sur les plans et priorités

Accordé

L'Honorable David Collenette, Député

Table des matières

Section I : Message de la présidente	1
Section II : Raison d'être	3
Section III : Plans et priorités par résultat stratégique	5
Section IV : Organisation	7
4.1 Mandat, rôle et responsabilité	7
4.2 Responsabilisation	8
4.3 Renseignements détaillés sur les secteurs d'activité	8
4.4 Dépenses prévues	9
Section V : Annexes	11
Tableau 5.1 : Coût net du programme pour l'année budgétaire	11
Tableau 5.2 : Initiatives pangouvernementales et horizontales / collectives	11
Section VI : Autres renseignements	13

Section I : Message de la présidente

J'ai l'honneur de présenter le Rapport sur les plans et les priorités du Tribunal de l'aviation civile. Ce rapport reflète l'expérience acquise par le Tribunal au cours d'une période de plus de quinze années d'activité.

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire indépendant ayant des connaissances spécialisées en aéronautique. Il est indispensable à l'application de la loi au Canada en matière de la sécurité aérienne, de la navigabilité, et des mesures de sûreté en aviation au Canada. Le Tribunal remplit le rôle primordial de pourvoir un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre contre des titulaires de documents d'aviation canadiens en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le Tribunal exerce ses fonctions ouvertement et de façon équitable aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Il statue sur des questions qui produisent des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations du milieu de l'aviation. Étant donné sa structure et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ce milieu.

Les connaissances et la compétence des membres du Tribunal font ressortir leur indépendance par le fait qu'ils sont en mesure d'évaluer la validité des raisons pour lesquelles il est nécessaire d'appliquer la loi. Leurs connaissances et leur compétence ont aussi pour effet d'accroître la confiance que Transports Canada et les titulaires de documents placent dans les décisions du Tribunal.

Les gains importants en efficacité ont été réalisés par le fait que le Tribunal et les parties comparissant devant lui ont pu s'adapter au régime de mise en application des mesures de sécurité aérienne élaboré dans la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version amendée proclamée en 1986. Les parties comparissant devant le Tribunal, y compris Transports Canada et les organisations représentant des titulaires de documents d'aviation canadiens, ont acquis de l'expérience et font preuve de discernement, ce qui a contribué fortement à rendre le processus de tenue d'audiences plus efficace, à obtenir des résultats équitables suite aux procédures et à assurer une légitimité du processus de mise en application dans l'ensemble.

En fonction du défi permanent de gérer sa charge de travail accrue, le Tribunal continuera au cours des prochaines années de concentrer ses efforts sur la réalisation de son mandat actuel ainsi que son mandat élargi. En reconnaissance de l'engagement des membres et du personnel face au mandat du Tribunal, je suis confiante que le Tribunal sera en mesure de relever les défis auxquels il sera confronté avec succès.

Faye Smith
Présidente

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le rapport sur les plans et les priorités de 2002–2003 du Tribunal de l'aviation civile.

À ma connaissance, les renseignements contenus dans ce rapport :

- décrivent fidèlement les plans et les priorités de l'organisation;
- sont conformes aux principes de présentation énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités 2002–2003*;
- sont complets et exacts;
- sont fondés sur de bons systèmes d'information et de gestion ministériels.

Je suis satisfaite des méthodes et procédures d'assurance de la qualité qui ont été utilisées pour produire le RPP.

La structure de rapport sur laquelle se fonde le présent document a été approuvée par les ministres du Conseil du Trésor et sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats atteints avec les ressources et les pouvoirs.

Nom : _____

Date : _____

Section II : Raison d'être

La mission du Tribunal de l'aviation civile est d'effectuer la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports. L'audience peut être faite à deux niveaux.

Section III : Plans et priorités par résultat stratégique

La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* (projet de loi C-34) a reçu la sanction royale le 18 décembre 2001. Ce projet de loi prévoit l'établissement du Tribunal d'appel des transports du Canada qui remplacera le Tribunal de l'aviation civile actuel et élargira ses compétences aux secteurs ferroviaire et maritime. Il est prévu que la législation entrera en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret en conseil en 2002. Le Tribunal de l'aviation civile verra son mandat élargir pour agir à titre d'organisme multimodal de révision relativement à des décisions d'application des règlements et des mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. C'est donc dire que la charge de travail du Tribunal augmentera davantage au cours des prochaines années, mais le secteur d'activité sera le même. Le siège du Tribunal demeurera au même endroit dans la région de la capitale nationale.

La tenue de colloques annuels par le Tribunal fait en sorte qu'il se compose de membres qualifiés en permettant à ces derniers d'être tenus au courant et de discuter de modifications législatives. L'interaction entre les membres ainsi que les séances de jeux de rôles auxquelles ils participent leur permettent de prendre des décisions de façon consistante et de rédiger des décisions de qualité. Des représentants du milieu de l'aviation participent à une discussion entre experts.

Tous les nouveaux membres suivent une formation interne donnée par le Tribunal. Le personnel du Tribunal a reçu une formation en matière de règlement des différends en vue de venir en aide aux parties comparissant devant le Tribunal, pour permettre la divulgation de documents et l'échange de ceux-ci, pour déterminer les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et toute autre question susceptible de simplifier la preuve et la prise de décisions. Le fait de tenir plus de conférences préparatoires à l'audience permettra d'éviter les ajournements inutiles. Bien que les dépenses engagées par le Tribunal ne seront pas réduites par le projet relatif au règlement des différends, il y aura une réduction du nombre de remises, d'annulations d'audiences inutiles et d'ajournements à la dernière minute. La charge de travail sera traitée de façon plus efficace donc plus rapidement.

Le Tribunal continuera de rendre ses décisions rapidement, permettant ainsi à Transports Canada et à tout titulaire d'un document d'aviation canadien de mieux comprendre l'issue de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir prendre une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. En 2000-2001, le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à quarante-neuf pour une révision et soixante-huit pour un appel. En raison du plus grand nombre d'audiences et à cause du fait que ces dernières étaient plus complexes, les membres ont dû y consacrer du temps supplémentaire.

Le défi le plus significatif que le Tribunal aura à surmonter sera sa transformation en un tribunal multi-modal des transports. La réorganisation du Tribunal résultera en une augmentation de sa charge de travail globale et exigera une extension de ses capacités dans des nouveaux domaines d'expertise. Il sera nécessaire d'embaucher plus de gens et de donner un complément de formation au personnel actuel. En supposant que la charge de travail puisse augmenter de jusqu'à 40 %, le Tribunal aura besoin d'un financement additionnel pour soutenir son mandat multi-modal.

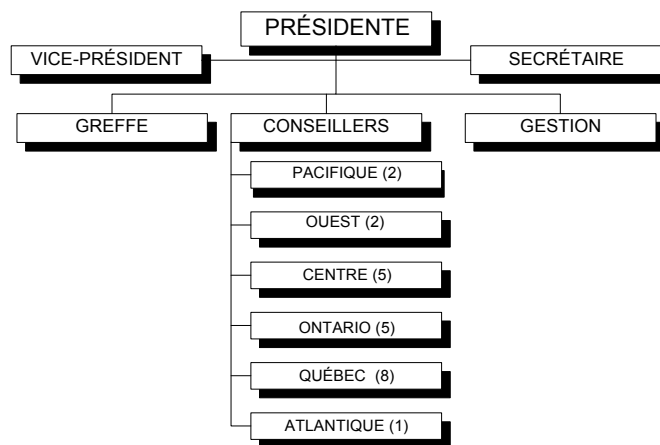
Section IV : Organisation

4.1 Mandat, rôle et responsabilité

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est énoncé à la Partie IV de la *Loi sur l'aéronautique*. Le mandat principal du Tribunal est de tenir des audiences en révision et en appel à la demande des intéressés relativement à certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports.

L'objectif du programme est de pourvoir au milieu de l'aviation un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports. Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition de peines monétaires ou la suspension, l'annulation, ou le refus de renouveler un document d'aviation canadien pour des raisons médicales ou autres. La personne physique ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire d'un document d'aviation canadien.

À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision, ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.



Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord

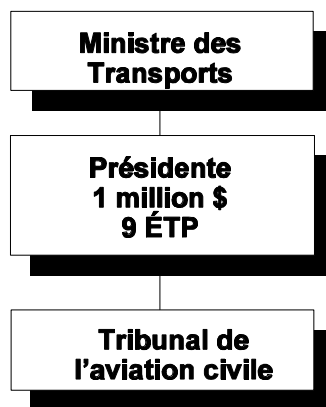
La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel. Tous les membres se réfèrent à la présidente.

La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent neuf équivalents temps plein. Vingt-trois membres à temps partiel étaient en fonction à la fin de l'an 2001. Répartis dans les diverses régions du Canada, les membres sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur compétence en aéronautique, y compris la médecine aéronautique.

4.2 Responsabilisation

Le Tribunal de l'aviation civile fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. La présidente est la première dirigeante du Tribunal; à ce titre, elle en assure la direction et contrôle la gestion de son personnel. Elle est notamment chargée :

- de la répartition du travail entre les membres
- de l'affectation des membres pour connaître des affaires portées devant le Tribunal
- de la présidence des comités
- de la conduite des travaux du Tribunal
- de son administration



4.3 Renseignements détaillés sur les secteurs d'activité

L'objectif du Tribunal de l'aviation civile est d'effectuer la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports à deux niveaux : une révision et un appel.

Description du secteur d'activité

La seule activité du Tribunal de l'aviation civile est de pourvoir un tribunal de l'aviation indépendant permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens d'avoir l'occasion de se faire entendre à une audience. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage.

4.4 Dépenses prévues

Le nombre de demandes pour les services du Tribunal a augmenté de façon appréciable. L'augmentation du nombre de causes réglées à la suite d'audiences plus complexes et plus coûteuses a été plutôt marquée au cours de l'an dernier. En plus d'avoir augmenté en nombre, les audiences sont plus complexes et les dépenses connexes engagées pour les déplacements et les services professionnels sont plus élevées. Par contraste avec les niveaux de référence déjà votés pour les autres coûts de fonctionnement, le montant actuellement disponible, soit 372 000 \$, est considérablement inférieur aux ressources nécessaires pour permettre au Tribunal de traiter en temps opportun du niveau d'activité anticipé. Le Conseil du Trésor a approuvé un montant supplémentaire de 244 000 \$ pour l'exercice en cours et pour les exercices ultérieurs en raison des pressions liées à la charge de travail, le besoin de personnel administratif additionnel et l'augmentation des coûts administratifs attribuables à une augmentation de 34 % de la charge de travail depuis 1998–1999. Sans le financement additionnel, la période de temps écoulée avant qu'une audience en révision ne soit tenue après la réception de la requête atteindra plus de six mois en moyenne. Les deux premières rangées du tableau reflètent la moyenne des coûts des audiences en révision et en appel pour la période en revue.

<i>(dollars)</i>	Prévu 2002–2003	Prévu 2001–2002	Réel 2000–2001	Réel 1999–2000	Réel 1998–1999
Révisions	2 700,26	2 700,26	2 535,41	2 977,37	2 588,00
Appels	5 922,76	5 922,76	4 913,51	7 114,77	5 740,00
Révisions et appels entendus	91	91	91	69	67
Dossiers traités	323	323	350	325	294

Lorsque nous comparons les audiences, il y a des écarts importants dans les ressources dépensées à cause de facteurs incontrôlables comme l'endroit où sont tenues les audiences, le temps qui y a été consacré, les voyages, la rémunération, les interprètes, la préparation, la rédaction des décisions, les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, les transcriptions et la traduction. Les causes sont entendues conjointement pour réduire les coûts. Les coûts moyens fluctuent à chaque exercice puisqu'ils sont déterminés d'après le nombre de révisions et la complexité des causes.

Dépenses prévues

Tribunal de l'aviation civile

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2001–2002	Dépenses prévues 2002–2003	Dépenses prévues 2003–2004	Dépenses prévues 2004–2005
Budgétaire du Budget principal des dépenses	992,0	1 014,0	1 014,0	1 014,0
Total du Budget principal des dépenses	992,0	1 014,0	1 014,0	1 014,0
Rajustements**	318,8	244,0	244,0	244,0
Dépenses nettes prévues	1 310,8*	1 258,0	1 258,0	1 258,0
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	197,1	197,1	197,1	197,1
Coût net de l'agence	1 507,9	1 455,1	1 455,1	1 455,1

Équivalents temps plein	9	10	10	9
--------------------------------	---	-----------	----	---

* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses nettes prévues jusqu'à la fin de l'exercice courant.

** Les rajustements tiennent compte des approbations qui ont été obtenues depuis le Budget principal des dépenses et doivent comprendre les initiatives du Budget fédéral, le Budget supplémentaire des dépenses, etc.

Section V : Annexes

Le tableau suivant s'applique au Tribunal de l'aviation civile :

Tableau 5.1 : Coût net du programme pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	Total
Dépenses nettes prévues (dépenses totales du Budget principal des dépenses plus rajustements conformément au tableau des dépenses prévues)	1 258,0
<i>Plus : Services reçus sans frais</i>	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	197,1
* Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT	44,2
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	–
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice Canada	–
	241,3
<i>Moins : Recettes non disponibles</i>	–
Coût net du programme pour 2002–2003	1 499,3

* La différence entre le total du tableau des dépenses prévues à la page 10 et le total du tableau ci-dessus est les contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT au montant de 44 200 \$.

Tableau 5.2: Initiatives pangouvernementales et horizontales / collectives

Initiative/ Collective	Objectif de l'initiative	Liste des partenaires	Montant alloué par les partenaires (milliers \$)	Résultats prévus
1) Modernisation de la fonction de contrôleur 2) 2005 3) RMR 2005	Saines pratiques de gestion des ressources et un processus décisionnel efficace	<ul style="list-style-type: none"> • Tribunal de la concurrence • Commission du droit d'auteur • Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs 	À déterminer	mettre en oeuvre le plan d'action

Section VI : Autres renseignements

Lois et règlements en vigueur

<i>Loi sur l'aéronautique</i>	(L.R., ch. A-2), modifié
<i>Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)</i>	(DOR/99-244) 11 juin 1999
<i>Règles du Tribunal de l'aviation civile</i>	(DORS/93-346), modifié

Références

Tribunal de l'aviation civile	
333, avenue Laurier Ouest pièce 1201 Ottawa (Ontario) K1A 0N5 Téléphone : (613) 990-6906 Télécopieur : (613) 990-9153 Courrier électronique : cattac@smtp.gc.ca Site Web sur l'Internet : http://www.cat-tac.gc.ca Faye Smith – Présidente Allister Ogilvie – Vice-président Marie Desjardins – Chef intérimaire des services à la haute direction Mary Cannon – Greffière intérimaire (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique) Susanne Forgues – Greffière intérimaire (siège principal et régions de l'Atlantique et du Québec)	Rapport sur le rendement, le 31 mars 2001 Rapport annuel 2000–2001 Guide sur les audiences du Tribunal

Index

Annexes	11
Autres renseignements	13
Coût net du programme pour l'année budgétaire	11
Déclaration de la direction	2
Dépenses prévues	9
Description du secteur d'activité	8
Initiatives pangouvernementales et horizontales / collectives	11
Lois et règlements en vigueur	13
Mandat, rôle et responsabilité	7
Message de la présidente	1
Organisation	7
Plans et priorités par résultat stratégique	5
Raison d'être	3
Références	13
Renseignements détaillés sur les secteurs d'activité	8
Responsabilisation	8